

Bane NOR SF
Postboks 4350, 2308 Hamar
postmottak@banenor.no

Att.: Saksnummer 202413462

flytoget@flytoget.no
www.flytoget.noDato: 14.10.24
Henvendelse til: Jarle Røssland
Deres ref.:
Kopi til:

Høring Network Statement 2026 – Høringssvar fra Flytoget AS

Flytoget takker for anledningen til å gi innspill til Network Statement 2026. Våre høringskommentarer er listet under. Flytoget har tidligere gitt innspill til deler av Network Statement 2026, spesielt for ytelsesordningen. Dette har skjedd gjennom flere arbeidsmøter og innledende høringsrunder. Innspillene i denne prosessen blir ikke gjentatt her.

Del 1, generell informasjon

Ingen kommentarer

Del 2, infrastruktur

Ingen kommentarer

Del 3, tilgangsbestemmelser

3.3.1 Rammeavtale:

Teksten i 3.3.1 henviser kun til del 4, pkt 4.4. Flytoget mener, med henvisning til vår kommentar for del 4 om rammeavtaler, at teksten fra Network Statement for R25 på punkt 3.3.1 må videreføres i Network Statement for 2026.

Del 4, kapasitetsfordeling

4.4 Rammeavtaler:

Flytoget mener at jernbaneforskriften kapittel 7 om rammeavtaler ikke åpner for at Bane Nor på generelt grunnlag kan ta inn i Network Statement at det for tiden ikke inngås rammeavtaler. Dette stenger togselskapenes adgang til å utrede mulighetene for en rammeavtale, og vi mener at dette ikke er i tråd med forskriften. Vi ber om at setningen «Ut over gjeldende rammeavtale beskrevet i kapittel 4.4.1 inngår for tiden Bane NOR ikke rammeavtaler.» tas ut.

4.5.1.4 Permanente kapasitetsendringer:

Network Statement for R26 må inneholde alle konkrete endringer som følger av ERTMS og som påvirker infrastrukturen i samme periode. Flytoget mener at det ikke er tilstrekkelig å «ettersende» og/eller holde foretakene løpende oppdatert. Network Statement skal gi togselskapene alle nødvendige forutsetninger for hvordan man planlegger å kjøre i R26, ref del 1, pkt 1.2 Formål: «Hensikten med Network Statement er å gi jernbaneforetak og andre søkere nødvendig informasjon om tilgang til og bruk av det norske jernbanenettet, samt informasjon om øvrige jernbanerelaterte tjenester som ytes til jernbaneforetakene».

4.9.3 Implementering

I punktet står følgende: I den kommende ruteplanperioden (R25) vil Bane NOR starte med implementeringen av kapasitetsstrategien. Teksten i setningen bør tydeliggjøres slik at misforståelser vedrørende gyldigheten for Network statement 2026 unngås.

Generell kommentar til del 4:

Flytoget mener det i del 4 bør avklares hvordan tilgang til verkstedkapasitet og hensetting samkjøres og ivaretas i kapasitetsfordelingsprosessen. Hensetting og tilgang til verkstedkapasitet er forhold som henger tett sammen, og gir i dag store utfordringer. Konkret eksempel er at Flytoget

i dag ikke får utnyttet Lodalen i tilstrekkelig grad som verksted siden driftsbanegården også prioriteres til hensetting for andre persontog som ikke er planlagt for verkstedsbesøk.

Del 5 –tjenester og priser

Det innføres en bonusordning for godsselskapene, men ikke for persontogselskapene. Ordningen er tidligere kommentert fra Bane NOR i svaret på persontogselskapenes innspill til ytelsesordningen. Her blir det blant annet kommentert at en hoveddel av persontogtrafikken opererer på trafikkavtaler som allerede inneholder bonusordninger. Flytogets passasjerer og togavganger utgjør en stor andel av togtrafikken rundt Oslo, og denne operasjonen gjøres uten trafikkavtale med innebygd bonusordning. Vi mener derfor at en bonusordning som gjelder alle togselskapene må vurderes å være en hensiktsmessig innretning som vil stimulere til økt punktlighet på jernbanen. Hvis togselskapene blir tildelt bonus for gode resultater vil all normal forretningstankegang tilsi at selskapene avsetter mer midler til vedlikehold direkte rettet mot å opprettholde og forbedre selskapets punktlighet i ordinær drift.

Del 6 – drift og trafikkstyring

6.3.1.1 Prioriteringsregler ved uregelmessigheter i togtrafikken

Flytoget mener det er viktig at togleders samarbeid og koordinering med andre berørte toglederområder tydeliggjøres som en plikt, og ikke noe som kan vurderes ved behov. Erfaringene fra daglig drift i dag er at samhandling og koordinering mellom toglederområdene er svært mangelfull.

6.3.2.2 Særlige tiltak i tilfelle forstyrrelser

Det må tas inn et punkt om varsling og involvering av togselskapene før Bane NOR planlegger aksjoner som f.eks. å trekke tilbake infrastrukturkapasitet eller rekvirere kjøretøy.

Med vennlig hilsen
For Flytoget AS

Jarle Røsland
driftsdirektør